

El Marqués de Salamanca y la amortización de los ferrocarriles

The Marquis of Salamanca and railways amortization

Raquel SÁNCHEZ GARCÍA

Universidad Complutense de Madrid

RESUMEN

La crisis económica de 1866 se abatió con fuerza sobre el sector ferroviario. Los empresarios e inversores, acuciados por las pérdidas, pidieron al gobierno una implicación activa para solucionar el problema. José de Salamanca, uno de los afectados, escribió al presidente del gobierno, el general Narváez, proponiéndole un proyecto para que el Estado se hiciese cargo de las concesiones ferroviarias. Este artículo analiza la propuesta de Salamanca en el contexto de la mencionada crisis.

PALABRAS CLAVE

Historia económica
Ferrocarriles
Política económica
siglo XIX

ABSTRACT

The rail companies were deeply affected by the economic crisis of 1866. The businessmen and the investors, pressed by their losses, asked the government about a way to face the problem. One of them, José de Salamanca, wrote a letter to the president Ramón Narváez suggesting him a project whereby the government took charge of the railways. This article analyses Salamanca's project in the context of the aforementioned crisis.

KEY WORDS

Economic History
Railways
Economic Policy
19th Century

SUMARIO 1. La crisis de 1866. 2. Ideas económicas del Marqués de Salamanca. 3. El proyecto de amortización de los ferrocarriles. Conclusiones.

En el contexto de la crisis económica de 1866, que tan duramente afectó al sector ferroviario, tuvieron lugar una serie de iniciativas cuyo objetivo era tratar de remediar la situación por la que estaban pasando las empresas del ramo. Una de esas iniciativas correspondió a José de Salamanca, especulador y empresario bien conocido quien, gracias a sus relaciones políticas, disponía de acceso privilegiado a los ámbitos gubernamentales. Partiendo del contexto económico del momento, este artículo pretende analizar la propuesta que el Marqués de Salamanca elevó al entonces presidente del gobierno, general Narváez, para salvar la situación no sólo de las empresas afectadas, sino la suya propia. Previamente, y para comprender bien el panorama en el que se sitúa el proyecto de Salamanca, es necesario hacer un repaso al contenido de la aludida crisis y ver cómo se manifestó en este sector productivo¹.

1. La crisis de 1866

La crisis de 1866 venía larvándose desde años anteriores². Una primera amenaza tuvo lugar a finales de la década de los cincuenta, aunque la superación de la misma ocultó los problemas de fondo. Sin embargo, las fluctuaciones monetarias que comenzaron a manifestarse desde 1864 iniciaron un proceso de puntuales hundimientos y ligeras recuperaciones tanto en la Bolsa como en las actividades productivas. Este desequilibrio, acentuado por el aumento del desempleo y la inestabilidad política, lanzó las primeras sospechas sobre la situación económica. Esta coyuntura coincidió, además, con el agravamiento de los problemas fiscales del Estado español, el cual, cada vez más necesitado de recursos, tuvo que acogerse a la subida de los consumos. La insurrección de Santo Domingo exigió aún más dinero, por lo que el gobierno tuvo que pedir un préstamo entre los capitalistas nacionales (pues las cotizaciones de valores españoles habían sido suspendidas en las bolsas extranjeras por falta de solvencia). Ante la escasez de liquidez, la Bolsa empezó a mostrar importantes bajadas. Mientras tanto, la actividad productiva se hallaba cada vez más amenazada, pues habiéndose ya construido la red ferroviaria básica, las empresas se die-

¹ Este trabajo se inserta en el proyecto de investigación «El régimen liberal en Andalucía: elites políticas, poderes locales y formas de sociabilidad» (BHA2001-3468), financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y dirigido por el profesor Diego Caro Cancela (Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cádiz).

² Sobre la crisis de 1866 ha escrito N. Sánchez Albornoz en estos trabajos centrados en el aspecto financiero: «La crisis de 1866 en Barcelona (Notas para su estudio)», en *Homenaje a D. Ramón Carande*, II, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1962, pp. 421-436, reproducido con modificaciones en «La crisis financiera del 1866 vista da Barcelona», en *Rivista Storica Italiana*, LXXX, 1968, pp. 20-31 y en *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, pp. 111-122; «La crisis de 1866 en Madrid: la Caja de Depósitos, las sociedades de crédito y la Bolsa», en *Moneda y Crédito*, nº 100, 1967, pp. 3-40; «Los bancos y las sociedades de crédito en provincias: 1856-1868», en *Moneda y Crédito*, nº 104, pp. 39-68. Desde una perspectiva más global: Sánchez Albornoz, N.: «El trasfondo económico de la revolución de 1868», en *Revista de Occidente*, nº 67, 1968, pp. 39-63 y «La formación del sistema bancario español, 1856-1868», en *Jalones en la modernización de España*, Barcelona, 1975, pp. 17-79; Tortella, G.: «La evolución del sistema financiero español de 1855 a 1868», en Schwartz, P. (coord.): *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*, Madrid, Banco de España, 1970, pp. 17-174; y el capítulo de Pedro Tedde («La financiación de las compañías ferroviarias») en Anes, R. y Tedde, P.: *Los ferrocarriles en España. II. Los ferrocarriles y la economía*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978.

ron cuenta de la escasa rentabilidad del negocio. A este panorama habría que añadir las malas cosechas de los años 1867 y 1868 que convirtieron la situación en insalvable, de tal forma que en los problemas económicos de aquellos años podemos encontrar más razones para explicar la quiebra del régimen monárquico, agotado ya políticamente. Según ha señalado Gabriel Tortella, en nuestro país la crisis atacó especialmente al sector ferroviario³, aunque otros autores apuntan que habría que enmarcar el proceso en un contexto de depresión general de la economía nacional⁴.

Como se ha dicho con anterioridad, habría que buscar los orígenes de la crisis en los años previos a 1866. Si bien la construcción del ferrocarril comenzó demasiado tarde en España, se aceleró enormemente entre 1856 y 1866, tras la promulgación de la Ley de Bases de los Ferrocarriles de 3 de junio de 1855. Las consecuencias repercutieron sobre el trazado y sobre la forma de financiación. Para lo que aquí nos interesa, este segundo aspecto adquiere una especial importancia. Al parecer, la ley de 1855 contribuyó a atraer capital hacia el sector ferroviario de una forma si no exclusiva, sí de manera lo suficientemente masiva como para detraer dinero de otros sectores productivos necesitados de financiación, como la industria⁵. Se ha apuntado, además, la coincidencia de la promulgación de esta ley con la desamortización de Madoz y la importancia que esta circunstancia tuvo en la lucha por los capitales, teniendo en cuenta además las características de unos inversores como eran los españoles de entonces, poco amigos del riesgo⁶. Las concesiones ferroviarias se hacían por subasta, primándose no tanto la calidad de la propuesta como la economía de la misma, pues se solían otorgar los permisos a los postores que aceptaban subvenciones más bajas. El resultado fue la construcción de una red ferroviaria que no siempre respondía a los niveles de calidad y eficiencia que eran de esperar. Las compañías se financiaban con préstamos bancarios y con la emisión de obligaciones. El pago de unos y otras iba a caer como una losa sobre la cuenta de resultados de las empresas, que a menudo no podían sostenerse pues, entre los pagos a los acreedores y las inversiones necesarias para mantener la red en uso, los escasos beneficios desaparecían al poco llegar a las cajas.

La situación apurada de las empresas se había empezado a poner de manifiesto desde los inicios de la década de los sesenta. En la revista del sector, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, se publicó un «Memorandum sobre el estado de las compañías de Caminos de Hierro»⁷. Este informe había sido firmado en Barcelona el 6 de enero de 1866 y rubricado por gran parte del sector ferroviario catalán (compañías y entidades financiadoras). La importancia del

³ Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Universidad, 1994, p. 114.

⁴ Anes, R. y Tedde, P.: *op. cit.*, pp. 387 y ss. (en Anes, R.: «Relaciones entre el ferrocarril y la economía española, 1865-1935»).

⁵ Este extremo, en el que ha incidido Tortella, ha sido muy discutido por autores como Jordi Nadal en varias de sus obras.

⁶ Gómez Mendoza, A.: «Transportes», en Fernández García, A. (coord.): *Los fundamentos de la España liberal (1834-1900)*, tomo XXXIII de *Historia de España*, Madrid, Espasa Calpe, 1997, p. 485.

⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 y 18 de febrero de 1866.

pequeño inversor en la construcción de los ferrocarriles catalanes era mayor que en otras partes de España, por lo que la inestabilidad apareció antes⁸. En el texto, expusieron con claridad meridiana la situación de peligro para las empresas y destacaban la importancia que para el conjunto de la economía nacional tenía semejante amenaza (hay que recordar que la ley de 1855 había declarado las empresas de ferrocarriles como empresas utilidad pública). Apuntaban el problema de la capitalización como una de las claves explicativas: «El primero que se presenta es el alto precio que ha tenido el dinero en nuestro país. Efecto esto de diversas causas, como la venta por cantidades asombrosas de los bienes desamortizados, el simultáneo empleo por gastos hechos por el gobierno, ya en obras públicas ya en dotar abundantemente otros servicios del Estado, guerras extranjeras y por conclusión una crisis prolongada que siendo general en el mundo se ha agravado en nuestra patria por efecto de alguna de las causas enumeradas»⁹. Asimismo, mostraban el agravio que les hacía el gobierno al comparar el gravamen para las empresas de las obligaciones hipotecarias en Francia (un 5'5%) y en España (un 7%). Por otra parte: «La falta de abundancia de capitales para ser invertidos en plazos largos unas veces y el límite de la ley otras, y hasta la tardanza en algunas ocasiones en obtener la autorización pedida, son causas que han obligado a las compañías antes de paralizar sus obras, en cuya paralización veían su ruina, a tomar dinero en plazos muy cortos y a muy subido interés y esto les ha producido nuevos daños que vinieron a recargar aquel gravamen».

La solución propuesta por estas compañías catalanas no era otra que la intervención del Estado en aras de las especiales características de este sector productivo: «¿Qué ha de hacerse para salir de tan apurada situación? No tememos decirlo: el Estado debe acudir de un modo eficaz en auxilio de los intereses amenazados, debe levantar el crédito de las compañías que lo hará en provecho propio, y ayudarlas a completar su objeto y a salvar el período precario, de falta de productos, que en todas partes, como sucede aquí se ha experimentado»¹⁰. El problema venía dado porque estas pequeñas compañías y entidades de crédito no podían sostenerse en las circunstancias que imperaban en ese momento. Las leyes de bancos de emisión y de sociedades de crédito de 1856 habían transformado el panorama financiero nacional. Por doquier aparecieron bancos locales, sucursales del Banco de España y bancos de negocios. Estos últimos, concebidos como modernas sociedades de crédito podían emitir obligaciones a corto plazo (un año en la mayoría de los casos) que se utilizarían como si fueran dinero. Según los datos de Tortella, el número máximo de sociedades de crédito (34) se alcanzó a finales de 1864. Además, existían en

⁸ Véanse los escritos de Sánchez Albornoz anteriormente citados y Pascual Doménech, P.: «Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista», en *Moneda y Crédito*, nº 169, 1984, pp. 31-68 y «La gran decepción. La rentabilidad de las acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943)», en *Revista de Historia Industrial*, nº 17, 2000, pp. 11-59.

⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de febrero de 1866, p. 70.

¹⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 18 de febrero de 1866, p. 102.

España 25 bancos, incluidos el Banco de España y sus dos sucursales en Valencia y Alicante (las sucursales del Banco de España no tenían capitales propios). Las sociedades de crédito movilizaron gran cantidad de capitales dispersos, españoles y extranjeros, y los dedicaron con preferencia al negocio de los trenes. El capital apartado de los bancos pasó de 51,5 millones de pesetas en 1859 a 76,7 millones en 1864, mientras que el de las sociedades de crédito aumentó de 93,3 millones en 1859 a 242,7 millones en 1864¹¹. Como es sabido, la ley de junio de 1855 y el real decreto de 14 de febrero de 1856 que la complementaba habían establecido una forma de financiación de las compañías que contemplaba el subsidio estatal hasta un máximo del tercio del coste presupuestado. El resto del capital lo habrían de obtener las compañías por sus propios medios (captación de recursos y emisión de obligaciones). Al solicitar al gobierno las subvenciones pertinentes y no obtenerlas, fue cuando empezaron a surgir los problemas, es decir, cuando quedó de manifiesto la escasez de los beneficios, muchas de ellas se vieron en peligro de quiebra¹². En Cataluña, la crisis alcanzó una especial virulencia por la imbricación entre los negocios industriales y los ferroviarios. Como prueba de la crítica situación de las compañías ferroviarias, resulta de interés el estudio hecho por Francisco Javier de Bona en abril de 1867 con datos oficiales de la Dirección de Agricultura, Industria y Comercio que apareció publicado en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*¹³. En dicho estudio podemos ver cómo las únicas compañías que disponían de liquidez para pagar a sus accionistas eran Madrid-Zaragoza-Alicante, Caminos de Hierro del Norte, el ferrocarril de Barcelona a Francia vía Figueras, la Compañía Córdoba-Sevilla y la de Langreo-Gijón. Por el contrario, la empresa que construía el ferrocarril de Medina del Campo a Zamora ni siquiera podía cubrir los costes de explotación. Las restantes presentaban diferentes niveles de déficit que impedían el pago del servicio de las obligaciones y mucho menos la retribución a los accionistas.

2. Ideas económicas del Marqués de Salamanca

En la misma línea se significaba José de Salamanca¹⁴. Antes de escribir el informe sobre la amortización de los ferrocarriles dirigido a Narváez, realizó algunas manifestaciones

¹¹ Todos estos datos proceden de Tortella, G.: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarril en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1995 (3ª edición) pp. 107-109.

¹² Tortella da una lista de las sociedades que quebraron en Tortella, G.: «La evolución...», *cit.*, p. 145.

¹³ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 7 de abril de 1867, p. 210.

¹⁴ Las biografías más conocidas de Salamanca son las siguientes: Martínez Olmedilla, A.: *D. José de Salamanca. Semblanzas anecdóticas*, Madrid, 1929; Conde de Romanones: *Salamanca, conquistador de riqueza, gran señor*, Madrid, Espasa Calpe, 1962; Torrente Fortuño, J.A.: *Salamanca, bolsista romántico*, Madrid, Taurus, 1969; Hernández Girbal, F.: *José de Salamanca, marqués de Salamanca (el Montecristo español)*, Madrid, Ediciones Lira, 1992 (2ª edición). Hay, además, bastantes artículos acerca de sus actividades empresariales, aunque para los efectos que aquí nos interesan, destacaríamos los de Mas Hernández, R.: «La actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca en Madrid (1862-1875)», en *Ciudad y Territorio*, nº 3, 1978, pp. 47-71 y Jiménez Serrano, C.: «La transacción inmobiliaria del Palacio del Marqués de Salamanca», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, nº 24, 1987, pp. 105-110.

públicas en las que expuso su opinión acerca de la crisis económica nacional. En una reunión de políticos y hombres de negocios celebrada a principios de 1866 habló insistentemente sobre la importancia de tratar el asunto de la deuda, para pasar posteriormente a comentar el problema de los ferrocarriles. La importancia de atender las reclamaciones de los tenedores de deuda era, desde su punto de vista, un asunto de singular importancia, pues podía convertirse en un lastre para el posterior desarrollo económico del país: «La liga de los tenedores de amortizables con la de los certificados de cupones es la ruina cierta de España si no se da justa satisfacción a los derechos legítimos, y se transige, por conveniencia del país, en los cuestionables o dudosos, bajo el punto de vista de la estricta legalidad. Los tenedores de amortizable son franceses, en su mayor parte; los de certificados de cupones, ingleses; estos últimos, con una tenacidad propia de los hijos de aquel país, llevan muchos años de deprimir los valores del comercio y del gobierno español, y de presentar todo género de obstáculos a la prosperidad de nuestra patria (...). Los franceses, que hace diez años estuvieron prontos a aportar los capitales necesarios para la construcción de todos los caminos de hierro en España que emplearon en estas obras más de seis mil millones de reales, hoy nos cierran su mercado por completo e impiden la cotización de todo nuevo valor en la Bolsa de París...»¹⁵. Desde muchos años atrás, Salamanca había insistido repetidamente en la importancia de solucionar el problema de la deuda, con vistas a no hipotecar el desarrollo del país por la desconfianza de los capitales extranjeros. Sus quejas no habían sido sólo públicas, sino que había escrito personalmente a Narváez acerca de ello¹⁶.

En la conferencia que se está comentando, Salamanca indicaba la necesidad de una intervención activa del gobierno, al igual que los capitalistas catalanes: «Una enérgica iniciativa del gobierno que se presentase al Parlamento, pidiendo autorización para entenderse con los tenedores de las amortizables, con los tenedores de la diferida de Holanda y con aquellos acreedores comprendidos en el arreglo de la deuda de 1851, que no aceptaron, y conservan sus primitivos títulos, cuya validez no es discutible, sería ya un paso excelente para obtener la apertura de los mercados extranjeros y la mejora de nuestro crédito». Para acompañar a estas iniciativas, Salamanca proponía la promulgación de una ley protectora de los ferrocarriles que permitiera salvar a éstos y a sus inversores (nacionales y extranjeros) de la ruina, así como una definitiva reforma presupuestaria que permitiera pensar en una economía más productiva.

Sin embargo, quien en última instancia, y ante la crisis manifiesta, se encargó de gestionar la cotización de las compañías españolas en las bolsas extranjeras fue el mismo Salamanca. En la segunda mitad del año 1867 se desplazó a Inglaterra y a Francia para tratar

¹⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 11 de febrero de 1866, p. 84.

¹⁶ Un ejemplo en Real Academia de la Historia, Archivo Narváez, Correspondencia Narváez-Salamanca (9-7827, caja 19), carta de Salamanca al general del día 29 de junio de 1845: «Perdone usted que le recuerde en comprobación, las veces que hablo a usted de un arreglo de la deuda, de una resolución por sostener los fondos públicos...».

de colocar en las bolsas de Londres y París los valores de varias compañías ferroviarias españolas: Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante, Pamplona a Barcelona, Badajoz, Jerez y Cádiz y Córdoba a Sevilla. Pese a sus buenos contactos y sus influencias en estas dos ciudades, hubo de escribir a Narváez lamentando el fracaso de sus gestiones y defendiéndose, además, de los que le acusaban de haber usurpado el nombre del gobierno español: «Permítame usted protestar ante todo, contra todos los que hayan podido suponer que yo he tomado el hombre del gobierno en París, ni que yo haya contrariado en lo más mínimo ninguna de las operaciones pendientes. La bolsa de Londres no se ha abierto a pesar de los sacrificios hechos por mi país, la de París tampoco, y es inútil querer buscar en las personas la causa de esa desgracia»¹⁷. A pesar de estas disculpas de Salamanca, lo que sí es cierto es que en la misma carta le pidió a Narváez la garantía del gobierno español para apoyar con más solidez sus reclamaciones.

3. El proyecto de amortización de los ferrocarriles

Fue precisamente en estos últimos años de la vida del general Narváez cuando, estando ya en sus estertores el régimen isabelino, Salamanca escribió el informe que es objeto de nuestro interés¹⁸. Narváez y Salamanca se habían conocido en París durante el primer semestre de 1842 en el restaurante Maison Dorée donde habían sido invitados, junto a Patricio de la Escosura (gran amigo de Salamanca), por el brigadier Oribe y el Conde de la Cimera¹⁹. A partir de ahí nacería una relación que conoció distintas etapas, no todas ellas de cordialidad. Gran parte de los problemas entre ambos se plantearon por cuestiones de negocios²⁰. Pese a que el enfrentamiento alcanzó cotas elevadas de tensión, Salamanca, que ante todo miraba por el bien de sus negocios, se dio cuenta de que no podía estar continuamente en contra de alguien tan poderoso, de ahí que iniciara sus aproximaciones hacia el sector más abierto del moderantismo para, posteriormente, entrar en contacto con el grupo central del partido, formado por los seguidores del general granadino. Así se cumple la afirmación que hiciera uno de sus biógrafos acerca de que para Salamanca la política fue un instrumento destinado a lograr otros fines: «No le atrajo, ni ahora ni nunca, la política como carrera, pero la consideraba imprescindible como medio»²¹.

¹⁷ Real Academia de la Historia, Archivo Narváez, Correspondencia Narváez-Salamanca (9-7827, caja 19), carta de Salamanca a Narváez fechada en París el 18 de septiembre de 1867.

¹⁸ El informe se halla en la Real Academia de la Historia, Archivo Narváez, Correspondencia Narváez-Salamanca (9-7827, caja 19). Aunque Salamanca no fechó el documento, éste puede situarse, por las referencias económicas que aporta, en la primavera de 1867, antes de su marcha a Europa para gestionar la cotización de los valores españoles en Francia y Gran Bretaña y para vender parte de sus colecciones de pintura. Con respecto a las citas del documento, se señalarán las páginas después de transcribir el texto para no sobrecargar el artículo con notas.

¹⁹ Hernández Girbal, F.: *op. cit.*, p. 191.

²⁰ Véase a este respecto el libro de Otazu, A. de: *Los Rothschild y sus socios en España, 1820-1850*, O. Hs., Ediciones, 1987.

²¹ Hernández Girbal, F.: *op. cit.*, p. 152.

Como ya se ha explicado anteriormente, si bien la situación económica de España no era muy satisfactoria, la de Salamanca tampoco presentaba mejor aspecto, pues ya comenzaban a aparecer grietas en sus arcas. Sus proyectos inmobiliarios en Madrid le habían obligado a vender gran parte del patrimonio que poseía. Ahí puede hallarse una importante razón para explicar lo que había detrás del proyecto presentado a Narváez. Salamanca necesitaba liquidez y su propuesta para que el Estado se hiciera cargo de los ferrocarriles encajaría en esa circunstancia con toda lógica. Había sido, y era, accionista de varias empresas. En 1845 había constituido, junto a capitalistas ingleses, la sociedad «Caminos de Hierro del Norte de España». El mismo año creó la Sociedad del Ferrocarril de Aranjuez. En los años sucesivos sería socio principal o secundario en empresas como la del ferrocarril a Almansa, Albacete, Toledo, etc. Asimismo, fue inversor en la construcción de vías férreas en Francia, Italia, Alemania y Portugal. Tuvo un papel destacado en la estadounidense Great Western y en la Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.). Sin embargo, al inicio de la década de los sesenta Salamanca desplazó su interés de los ferrocarriles a la construcción inmobiliaria. En 1864 decidió dar un gran impulso al barrio madrileño que lleva su nombre. Las demandas económicas que le generó este negocio fueron la clave de los problemas financieros que constituirían, al cabo de los años, la causa de su ruina. La situación llegó al extremo de que se vio obligado a vender gran parte de sus propiedades y de sus colecciones pictóricas y bibliográficas para poder seguir adelante. Todo este proceso de decadencia se acentuó con la crisis de las compañías ferroviarias, en las que Salamanca tenía depositado gran parte de su capital. Sin embargo, más allá del interés personal, el informe que se está comentando presenta otros elementos de análisis que merecen ser tenidos en consideración.

El estudio de Salamanca consiste en un análisis descriptivo de la producción nacional, de sus características y rendimientos, tanto reales como potenciales. Repasa, como se verá a continuación, las diversas formas de gestión económica que ha conocido el país a lo largo de su siglo, señalando las ventajas y las desventajas de cada una de ellas. La parte central del trabajo trata de estudiar el ferrocarril como elemento integrador del mercado nacional y distribuidor de la producción. Analiza, asimismo, el modo en que se han constituido las compañías gestoras y el origen de su crisis, que él entiende como una auténtica crisis de la producción, y no tanto del ferrocarril como elemento de desarrollo. Éste era el discurso mayoritario de otros muchos analistas de la época. Como ejemplo véase el que rescata Jordi Nadal: «Las vías férreas contribuyen a facilitar el aumento de la producción industrial, pero donde no existe, no la improvisan, como va demostrando la experiencia»²². El siguiente paso dado por Salamanca en su memorando es explicar con detalle cómo debería llevarse a cabo el proceso por el cual los trenes pasarían a estar mayoritariamente controlados por el Estado. Por últi-

²² Martínez Alcibar, A.: «Contestación al interrogatorio para la Información sobre el plan general de ferrocarriles, por el Ingeniero Jefe de minas de la provincia de Zaragoza», en *Revista Minera*, XV, Madrid, 1864, p. 708, citado por Nadal, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel, 1990, p. 47.

mo, dentro de esta caracterización general del estudio de Salamanca, habría que señalar que la propuesta de amortización de los ferrocarriles se enmarca en una política de actuación global del gobierno cuyo objetivo postrero fuera favorecer el incremento de la producción, liberándola de trabas arancelarias y de cualquier otro tipo de inconvenientes.

Entrando en detalles, Salamanca comienza su exposición con un estudio de la situación económica de España. Partiendo de que es la producción («la suma del trabajo útil») el fundamento del desarrollo, señala que en España ha habido dos escuelas por lo que a la gestión económica se refiere: «el sistema de empréstitos para invertirlos sin concierto ni orden y el de economías y disminución del presupuesto, limitando los gastos a los ingresos, sin tener para nada en cuenta la necesidad de los gastos reproductivos, si para ellos es necesario empeñarse» (p.1). La idea del fomento de lo que llamaba «gastos reproductivos» estuvo muy presente en toda la trayectoria empresarial de Salamanca, y repetidas veces insistió en ello aplicado al Estado, pues consideraba que no había que tener temor al endeudamiento siempre que éste se hiciera para crear más riqueza. Como ejemplo de manifestación práctica de la primera de las mencionadas escuelas, Salamanca analiza la situación creada tras el bienio progresista, momento en que se tomaron muchos préstamos que resultaron cubiertos con bienes nacionales. El resultado de esta política fue momentáneamente muy favorable para la economía nacional, pues permitió el desarrollo del consumo y de la exportación. Sin embargo, desde su punto de vista, esa abundancia era un espejismo, pues no reflejaba más que una situación coyuntural, no estaba asentada sobre bases sólidas. Además, apunta que: «durante el periodo de ese sistema se ha gastado mucho inútilmente, sin concierto y sin tener para nada en cuenta la protección de la producción ni del trabajo». Por gastos inútiles nuestro autor se está refiriendo, como dirá poco después, al mantenimiento de «una marina superflua» y «unas guerras extranjeras desastrosas». Salamanca, tan pragmático, nunca aprobó las aventuras bélicas de los gobiernos isabelinos, tan poco útiles al país como a su economía²³. Por lo que respecta a la escuela del ahorro, inspirada por un «espíritu de reacción», Salamanca sostenía que tal planteamiento no conducía más que al empobrecimiento del país y que era propio de naciones atrasadas. Desde su punto de vista: «El objeto principal de todo gobierno es proteger y aumentar la producción, y si para lograrlo hay que hacer grandes sacrificios, deben hacerse. Y si abusando de este buen principio se hacen empréstitos y en lugar de emplearlos en ese fin se despilfarran y distraen para otros objetos, no por eso debe abandonarse el sistema sino evitar los abusos» (p. 4).

Tras el análisis de las dos formas de entender el gobierno económico, expone ya sin tapujos que de lo que pretende hablar es de los medios de comunicación y transporte, y en particular, del ferrocarril. Se lamenta de que, tras haberse construido en España casi 6.000 kilómetros, «nadie se dé cuenta de la importancia de esta mejora, nadie la aprecia en su verdadero valor, ni nadie calcula las ventajas y resultados que deben esperarse de ese gran

²³ Aparte de la expedición a Santo Domingo, emprendida por el gobierno de Narváez, la España de la época acababa de superar poco antes la crisis, la guerra de África y se hallaba inmersa en el enfrentamiento con Chile y Perú.

medio para la civilización y adelanto material del país». En los ferrocarriles se halla, según señalaba, la clave de la prosperidad económica, pues eran los trenes los que ponían en conexión los centros productores con los centros distribuidores. España es, decía convencido, un país lleno de riquezas tanto minerales como agrícolas, que de lo único que carece era de instrumentos que permitieran la comercialización de la producción. Con gran convicción escribía que «España, para la industria, tiene más abundancia de carbones y minerales que ningún país de Europa». Salamanca, que siempre fue dado al optimismo, cuenta a su interlocutor Narváez que nuestro país está lleno de fértiles valles y vegas y que si bien existen también grandes planicies, éstas se hallan atravesadas por «caudalosos ríos que, con el auxilio de nuestro hermoso y ardiente sol, pueden convertirlas en vergeles y manantiales de riqueza con solo el trabajo del hombre» (p. 9). Es innegable que este talento de Salamanca para adornar sus proyectos fue uno de los ingredientes de su éxito a la hora de conseguir socios y dinero para sus inversiones.

Tras estas exuberantes descripciones de la riqueza de España, nuestro autor se fue acercando a su objetivo que no era otro que presentar el asunto de los ferrocarriles como una cuestión de Estado. En su exposición sobre la situación económica española no olvidó decir que era un error pensar que gran parte del capital empleado en la construcción de los ferrocarriles es extranjero: «fácil es probar que un 50% por lo menos nos pertenece». De ahí que seguidamente hiciera esta observación: «el abandono por el Estado de esos capitales es la principal causa del descrédito financiero de España, y lo es también de la decadencia y empobrecimiento general» (pp. 9-10). Esos capitales se encontraban atrapados en el ferrocarril y no podían ser invertidos en otros capítulos, por eso pedía una mayor implicación del Estado que permitiera garantizar el cobro a los accionistas e inversores españoles y extranjeros para restablecer el crédito de España en los mercados bursátiles internacionales (inglés y francés)²⁴. Especial hincapié hace Salamanca en la relación existente entre los capitales inmovilizados y el estancamiento económico: «La rica y hermosa Cataluña tiene paralizada su industria por la falta de los 1.500 millones que tiene empleados y estancados en la construcción de las vías férreas españolas. Los capitalistas catalanes no han limitado sus grandes esfuerzos con que han contribuido a esas obras de utilidad nacional a sus provincias, sino que las demás del Reino estarán disfrutando mientras existan los ferrocarriles del trabajo del industrioso activo catalán. Málaga, Bilbao, Santander, esas tres plazas tan importantes del

²⁴ Nicolás Sánchez Albornoz nos cuenta en sus trabajos sobre la crisis financiera en Barcelona cómo se produjo el canje de los valores, cuando éste finalmente se produjo. Señala cómo a causa del miedo, los directores de los establecimientos de crédito y las autoridades civiles recurrieron al capitán general de Cataluña, el general Cotoner, para que hiciera público un bando en el que se «limitaba por doce días, el canje de los billetes a 500 reales por persona. Vencido el plazo, lo prorrogó hasta el 15 de junio, subiendo el máximo reembolsable a 1000 reales. Por segunda vez lo extendió hasta fines del mismo mes. El tope aumentó entonces a 2000 reales». Señala el autor la sorprendente circunstancia: «Intervención militar en los negocios tal no tiene parangón en otras plazas financieras, a lo que sepamos», Sánchez Albornoz, N.: *España hace un siglo...*, op. cit., pp. 119 y 120.

comercio español han disminuido sus operaciones en proporción al capital considerable que tienen amortizado» (p. 10).

Si el fomento de las vías ferroviarias era un asunto de interés nacional, como había tratado de demostrar anteriormente, al Estado correspondía actuar para movilizar esos capitales que se hallaban atrapados. El camino que propone es la compra por el Estado de los ferrocarriles, la reversión de las concesiones. Según sus cálculos, las compañías privadas habían invertido 5.356.994.178 reales y el Estado podría adquirir los ferrocarriles por 2.870.429.804 reales (p. 11). Su proyecto necesitaría que el Estado emitiese un empréstito de 8.442.440.600 reales de capital nominal, pagándose los intereses con los beneficios que produjesen los ferrocarriles públicos. Salamanca se adelantaba así a las objeciones de sus críticos explicando cómo la operación no habría de suponer necesariamente una nueva carga para el sufrido erario público: «La emisión de 8.442.440.600 reales del capital nominal que sería necesario dar para adquirir los ferrocarriles por los 2.870.429.804 antes calculados está representada por la propiedad de las concesiones que el Estado adquiera de las Compañías, y es evidente que entonces pasando los ferrocarriles a ser propiedad pública, los intereses de la emisión podrán ser atendidos con los productos de los ferrocarriles que entrarán a formar parte del presupuesto de ingresos» (p. 12). Por supuesto, la respuesta a Salamanca era obvia: si los «productos de los ferrocarriles» (es decir, los rendimientos) no habían sido suficientes para mantener a flote a las compañías, ¿por qué iban a serlo para el Estado? Su hipótesis sólo funcionaría si se aplicaban el plan estructural que acompaña a esta propuesta de amortización (como muy bien sabía él mismo). Sin embargo, confiar en tal circunstancia acerca el proyecto de Salamanca a la utopía más que a ningún otro sitio. Y es bien sabido que el Marqués de Salamanca no era precisamente un iluso. En cualquier caso, no deja de ser interesante echar un vistazo a este plan.

Señala Salamanca que el Estado debía conseguir de los vendedores de los valores ferroviarios un empréstito de mil millones de reales. Este dinero habría de ser utilizado para impulsar un amplio programa de desarrollo estructural. Por una parte, habrían de dedicarse quinientos millones a construir carreteras «que al paso que proporcionen trabajo al país y distribuyan ese capital en las provincias entre las clases menesterosas y obreras, aseguren para el porvenir los productos de la nueva propiedad del Estado» (p.13). Hay que recordar que uno de los lastres para el desarrollo del ferrocarril en España era la carencia de caminos y carreteras que condujeran hasta las estaciones. Cien millones tendrían que destinarse a la construcción de canales de riego, de depósitos de mercancías en las estaciones de trenes y en edificios para bancos agrícolas. El resto se emplearía en la nivelación de los presupuestos públicos. Junto a esta política de inversiones, Salamanca propone un conjunto de leyes y otras disposiciones que complementarían a la de ferrocarriles.

La primera de estas leyes es la relativa a los aranceles. Una ley «que no tenga por objeto atacar ni destruir las industrias establecidas sino preparar un sistema de libertad progresiva, lenta y bien entendida que empiece por hacer desaparecer ese fabuloso número de 900 y pico

de artículos que con mengua de la civilización contiene el arancel vigente. En ella hay que conceder desde luego a ciertas primeras materias la libertad sin la cual no es posible el desarrollo de la riqueza pública» (p. 15). Como ejemplo más destacado, cita el del carbón mineral, y con sus ya comentadas dotes descriptivas, Salamanca apunta que «si este artículo se abaratase, una gran parte de nuestro territorio se convertiría en regadío, puesto que las aguas se encuentran en casi toda España a menos de 3 metros de profundidad». De este modo, «la libre circulación del carbón con una tarifa de 20 céntimos por tonelada y kilómetro en los ferrocarriles, reduciría las pretensiones de los productores españoles, les enseñaría que vendiendo más barato tendrían mayor beneficio y circularía ese gran elemento de prosperidad pública por todo el país con un precio razonable en lugar del exagerado a que hoy se vende». (p. 16).

Otro de los proyectos legislativos de Salamanca era el relativo a las entidades financieras. Los inversores, públicos y privados, carecían en España de las facilidades con que contaban en otros países, de ahí que para nuestro autor resultara imprescindible que se pensara seriamente en el establecimiento de dos entidades que se constituyeran en sólidos pilares del crédito. Una de ellas sería un Banco General de España; la otra, una Sociedad de Crédito Territorial o Hipotecaria que facilitase la inversión. Esta idea de crear un banco hipotecario siguiendo el modelo del *Credit Foncier* ya había sido concebida por Salamanca en 1858. Cuando decidió volcarse en el negocio inmobiliario, retomó su viejo proyecto y llegó a plantearse incluso al Ministro de Hacienda Pedro Salaverría. El plan, sin embargo, no llegaría a realizarse²⁵ (los primeros planes para la creación de un banco hipotecario comenzaron a diseñarse en 1868). Las ventajas que la creación de un banco general aportaría a la inversión y a la comercialización serían indudables, pues permitiría hacer circular por todo el país sus propios billetes, acabando con los cambios monetarios²⁶. Al lado de estas dos entidades de mayores dimensiones, Salamanca proponía el establecimiento de pequeños bancos agrícolas, cuyo objetivo fuera el crédito para los pequeños arrendatarios: «esos bancos, para que sean una verdad, deben tener su capital en semillas, es decir, que bajo formas modernas deben restablecerse los antiguos Pósitos del Sr. Carlos III, diferenciando sin embargo los nuevos de los antiguos en que deberán pertenecer a particulares que tengan su interés en administrarlos bien, mientras que aquellos pertenecían a los municipios que los perdieron» (p. 17). Desde el punto de vista de Salamanca, estas pequeñas entidades crediticias deberían ser apoyadas por el Estado («creo necesario subvencionarlos») a cambio de «enajenar en los años de escasez una parte de sus granos, cuando éstos lleguen a ciertos precios para repo-

²⁵ Hernández Girbal, F.: *op. cit.*, pp. 527-528.

²⁶ Como ya se comentó en páginas anteriores, la ley bancaria de 1856 se había apoyado en el concepto que Tortella calificó como de pluralidad de agentes emisores. Los problemas monetarios siempre fueron del interés de Salamanca. Cuando se convirtió en ministro de Hacienda en 1847 presentó un proyecto de reforma que sirvió de precedente al real decreto de 15 de abril de 1848 que reformaba el sistema monetario español en función del sistema métrico decimal.

nerlos en los de abundancia. Por este medio quizás se imposibilitaría la carestía de las subsistencias» (pp. 17-18).

La parte final del estudio está dedicada al análisis pormenorizado de su propuesta para la compra de los ferrocarriles por parte del Estado. Es importante señalar que todos los cálculos de Salamanca, tal y como él mismo aclara, están basados en el estado de las cuentas publicadas hecho por el Gobierno el 27 de marzo de 1867 y en las cotizaciones bursátiles del momento. Los fundamentos del proceso, según señala Salamanca, habrían de ser los siguientes:

«1º Que el capital empleado por la industria particular en ferrocarriles es de Rvn. (reales de vellón) 5.356.994.178.

2º Que adquirida la propiedad de los ferrocarriles por una emisión de una renta de Rvn. 253.273.210 y representada la emisión de esta renta a 34% precio actual en Bolsa por Rvn. 2.870.429.804 efectivos, resulta que el Estado compra por esta suma lo que costó Rvn. 5.356.994.178 a los particulares.

3º Que siendo el último producto bruto conocido o sea el correspondiente al ejercicio 1866, 319.653.950 reales, y considerando que el arriendo de la explotación no debe concederse a mayor precio que el 40% del producto bruto, el líquido que resultaría para el presupuesto de ingresos del Estado sería de Rvn. 191.792.370.

4º Que suponiendo un aumento progresivo en nuestros productos, desde el corriente año, de 5% anual, resulta lo siguiente:

en el 1º año, o sea en 1868, supliría el Estado 51.891.221'50 reales
 en el 2º año, o sea en 1869, supliría el Estado 41.822.122'07 reales
 en el 3º año, o sea en 1870, supliría el Estado 31.249.569'68 reales
 en el 4º año, o sea en 1871, supliría el Estado 20.149.385'55 reales
 en el 5º año, o sea en 1872, supliría el Estado 8.480.144'35 reales
 y en el 1873, beneficiaría el Estado 3.746.909 reales» (pp. 18-19).

Tras establecer estos presupuestos, Salamanca va desgranando el resto del proceso. Por una parte, analiza cómo debería ser la emisión del empréstito para la compra por parte del Estado. Contempla la emisión de acciones y de obligaciones. Estos cuadros resumen el efectivo destinado a cada una de ellas:

Cuadro 1

Obligaciones	Número	Valor nominal
	3.266.324	6.236.119.200 reales
Importe de la renta anual a 15% por obligación: 186.179.268 reales		
Emisión necesaria al 3%: 6.205.973.600 reales		

Cuadro 2

Acciones	Número	Valor nominal
	1.471.3602	795.402.444 reales
Importe de la renta anual a 12% por acción: 67.094.010 reales		
Emisión necesaria al 3%: 2.236.467.000 reales		

De este modo, el importe de la renta anual de acciones y obligaciones ascendería a 253.273.278 reales, mientras que la emisión total de deuda al 3% alcanzaría 8.442.440.600 reales. Por último, sobre estas cantidades, y teniendo en cuenta el tipo del 34% de la deuda consolidada al 3% (que era la cotización en el momento de redactar el informe), Salamanca calcula el precio medio a que resultaría cada kilómetro en 567.821'95 reales (con un mínimo de 5.055.158 kilómetros en explotación). Sus cálculos finales incluyen una detenida exposición de los cargos presupuestarios que significarían para el Estado estas operaciones hasta 1873, año en que Salamanca esperaba que se iniciase la recepción de beneficios. Para ello tiene en cuenta el número de kilómetros en explotación, a los que supone un aumento probable del 5% anual en la red ferroviaria. Considera, además, la existencia de unos gastos de explotación fijos en un 40% del producto bruto alcanzado cada año. De este modo, obtiene una cantidad líquida a la que es necesario restar la parte correspondiente a la renta anual por la emisión de acciones y obligaciones. El producto obtenido es deficitario para el Estado durante los años 1868, 1869, 1870, 1871 y 1872, hasta que en 1873 comienza a invertirse la situación²⁷.

Tal y como se señaló, el proyecto contempla la exigencia para los vendedores de obligarse a realizar un préstamo al Estado. Las condiciones de este empréstito son detalladas por Salamanca en páginas posteriores. Los portadores de obligaciones se comprometían a recibir deuda consolidada a un 40% de cotización por valor de 270 reales por obligación y los de acciones por valor de 90 reales.

En los últimos párrafos, Salamanca realiza una recapitulación de sus propuestas, poniendo en relación, una vez más, el fomento de los ferrocarriles con el desarrollo económico. Los ferrocarriles, apunta, «son unas obras de utilidad pública cuyos capitales invertidos para tal objeto merecen y han merecido la consideración de todos los gobiernos». Hay un comentario especialmente interesante porque explica mejor que ningún otro esa estrecha conexión que Salamanca quería establecer. En una de sus consideraciones, propone que se exija a las compañías un sacrificio en beneficio del público «disminuyendo sus tarifas de las mercancías del uso común de la vida y de los artículos en que redunda una gran economía de los servicios públicos y al presupuesto del Estado». Se estaba refiriendo, como explica poco des-

²⁷ Hay que tener en cuenta que algunos cálculos llevados cabo por Salamanca tienen errores.

pués, a la rebaja del beneficio en productos como los cereales, los vinos, los efectos estancados y al transporte de las tropas. Para ello incluso pensaba en un sistema de subvenciones condicionadas al cumplimiento de determinadas condiciones que serían las siguientes: la distribución de la cantidad de 200.000.000 reales de forma equitativa por cada kilómetro en explotación, el compromiso de las compañías de no utilizar esa ayuda más que para amortizar las obligaciones (con un límite al valor de dichas obligaciones previamente establecido) y la ya mencionada rebaja de tarifas. Finalmente, declara con claridad que la amortización de los ferrocarriles era muy necesaria para España «por la depreciación en que se encuentran esos valores», y que además, «la tendencia de todos los gobiernos de Europa donde los ferrocarriles no han dado resultado para las compañías es desinteresar los capitalistas y adquirirlos para el Estado. Así acaba de suceder en Rusia y con este objeto hay presentada una ley en el Parlamento Italiano». La demanda de un compromiso serio por parte del Estado por el sostenimiento de los valores preocupaba a Salamanca, pues temía que se repitiese la situación de 1866, en que el gobierno, por incapacidad o por desinterés, contempló sin gran reacción cómo, desde octubre de 1865 a junio de 1866, la deuda consolidada al 3% perdía un 23% de su valor, las obligaciones del Estado un 19% y las acciones del Banco de España un 22%²⁸.

La realidad resultó ser muy distinta. El 29 de diciembre de 1866 el ministro de Fomento, Manuel Orovio, publicaba un real decreto por el que declaraba cuáles eran las intenciones del gobierno con respecto a las compañías ferroviarias. El decreto contenía varias concesiones para aliviar la situación de las empresas, entre ellas el traspaso a las mismas del impuesto del 10% que anteriormente cobraba el Estado sobre el billete de los viajeros «con objeto de que puedan aplicarlo al pago de intereses y amortización de los valores creados o que se creen en lo sucesivo para atender a las necesidades de las mismas empresas». Asimismo, se decidió tomar las medidas pertinentes para favorecer la fusión de las compañías, rescindir contratos con aquéllas que lo solicitaran, y constituir una comisión cuya tarea sería hallar los mejores caminos para salir de la crisis. Pocos meses después, la llamada «Comisión de Auxilios» expuso públicamente sus conclusiones y señaló que no podía proporcionar a las compañías más que ayudas indirectas, como la mencionada cesión del impuesto del 10%, promocionar los ferrocarriles para el traslado del correo, los efectos estancados o las tropas (como se regularía en otro real decreto), favorecer a las empresas ya existentes para futuras concesiones, comprometerse a construir carreteras y caminos provinciales y vecinales, etc. Los afectados consideraron insuficientes estas medidas aunque de poco les iban a servir ya sus quejas, pues empezaba a hacerse general la idea de que el único camino para salir de la crisis sin sobrecargar el erario público era la fusión de las compañías²⁹.

²⁸ Vid. Sánchez Albornoz, N.: «La crisis de 1866 en Madrid: la Caja de Depósitos, las sociedades de crédito y la Bolsa», en *Moneda y Crédito*, nº 100, 1967, pp. 3-40.

²⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26-5-1867.

Conclusiones

El informe presentado por Salamanca a Narváez viene a corroborar la opinión ya sostenida por muchos investigadores acerca del escaso rendimiento económico que supusieron los ferrocarriles para las empresas. Pedro Tedde lo resume con estas palabras: «el ferrocarril supuso, en general, un negocio modesto, que proporcionó beneficios sensiblemente inferiores a los ofrecidos por otras alternativas y que durante largos periodos no remuneró en absoluto a sus propietarios»³⁰. Sin embargo, la importancia que en la época se otorgaba a este medio de transporte para el desarrollo económico y la campaña organizada por los empresarios e inversores del sector condujo a acrecentar el problema. No se trataría, por tanto, de quitar importancia al ferrocarril como elemento articulador del mercado nacional, sino de señalar, como ya lo hicieran los contemporáneos, que su eficacia fue menor por el escaso desarrollo de otros sectores productivos: «Si los ferrocarriles fracasaron fue porque no se les secundó adecuadamente. Sin salir del sector que nos ocupa basta observar que el fomento de las obras ferroviarias por el Estado no fue acompañado por una política global de obras públicas tendente a construir carreteras que dieran acceso a las estaciones. Antes bien, tuvieron que ser las propias compañías ferroviarias las que proyectasen obras de acondicionamiento en los caminos vecinales afluentes a sus redes»³¹. En esta línea se pronunciaron los mencionados capitalistas de las compañías ferroviarias catalanas en el memorandum anteriormente citado: «...y el establecimiento de ferrocarriles, que en otras partes había sido consecuencia de un estado elevado de riqueza y adelanto, debía aquí necesariamente procederlo y producirlo. Pero sus resultados no podían ser instantáneos, y como a esto no se atendió bastante, se originó de aquí el que se emprendieran caminos por extensiones y presupuestos superiores a lo que el estado de la nación consentía...»³². La crisis borró del panorama empresarial a la gran mayoría de las compañías de pequeñas dimensiones, dejando como dueñas del mercado a la Compañía de los Ferrocarriles del Norte y a la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante. Estas dos empresas se hicieron con muchas de las más pequeñas y serían las encargadas de construir el resto del trazado ferroviario. Por lo que respecta a los bancos y sociedades de crédito, habría que señalar que la crisis remodeló el panorama financiero español, pues muchas de las entidades desaparecieron completamente.

Salamanca, por su parte, resultó muy afectado por la crisis. No se trató sólo de que sus negocios inmobiliarios se convirtieron en una sangría para sus finanzas, sino de que éstas, invertidas en valores ferroviarios, quedaron muy depreciadas. Sus pérdidas en la Bolsa supe-

³⁰ Tedde, P.: «Las compañías ferroviarias en España, 1855-1935», en Anes, R. y Tedde, P.: *op. cit.*, pp. 233-234.

³¹ Gómez Mendoza, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Madrid, Alianza Universidad, 1982, p. 243. P. Tedde, en la obra mencionada más arriba, se decanta por la misma explicación: «Si los resultados finales no bastaron para satisfacer sus expectativas de ganancia, ello se debió más a diferentes y acumuladas circunstancias desfavorables (crisis agrarias, depresión del comercio, encarecimiento de divisas) que a errores de planteamiento por parte de los grandes gestores de las grandes sociedades ferroviarias» (p. 234).

³² *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de febrero de 1866, p. 69.

raron los 150 millones de reales, eso sin contar las ventas de propiedades por debajo de su precio que tuvo que realizar en poco tiempo. Un buen ejemplo fue la venta de los terrenos y edificaciones que poseía en los Campos Elíseos de Barcelona por 6 millones de reales, perdiendo en la operación 3.567.702 reales³³. Tal llegó a ser su situación que en 1870 fue declarado moroso por el Tribunal de Comercio de París a causa de un crédito impagado. De este atolladero salió gracias a la ayuda de algunos amigos y de la exiliada familia real que tan buenos negocios había hecho con él en el pasado (especialmente María Cristina y Fernando Muñoz). En cualquier caso, el informe que redactó Salamanca en 1867 y que aquí se ha comentado no es sólo la llamada de atención de un hombre al borde de la ruina. El análisis de Salamanca revela el estado de opinión de una clase empresarial, como era la española de la época, que demandaba un compromiso más sólido del Estado con el fomento del desarrollo económico y social y con la estabilidad política que facilitase la acción de los agentes sociales.

³³ Datos procedentes de Hernández Girbal: *op. cit.*, p. 537 y pp. 569 y ss.